13e Année — N° 633. Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) 5 Novembre 1910. — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

PARIS a AMSTERDAM

Le Record de la Distance et de la Durée.

Tabuteau a battu, le 28 octobre à Etampes, les records de distance et de durée en aéroplane avec 465 kil. 720 en 6 h. 1 m. 35 s. Il aurait atterri à Amsterdam s'il était parti de Paris.

(Voir de la page 818 à la page 821.)

DITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
SICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
, av. des Champs-Élysées (téléph. 528-64,66,68)
et 9, avenue de l'Opéra (téléph. 200-89).

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr. 3° L'abonnement donne également droit à de nombreuses primes dont ne bénéficient pas les acheteurs au N° (Liste envoyée sur demande). Les abonnements d'un an peuvent être payés en 2 fois.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

GRAISSEZ

VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR

ET

ÉCONOMIQUE

SAGE-FEMME Prend pens. à tte époque, consult. et corr MAZE (), 142, BOUL. MAGENTA, PARIS

FABRICATION FRANÇAISE

Breveté S. G. D. G.

Les seuls Appareils pouvant jouer les Disques avec des Nuances

MÉCANISMES LES PLUS PERFECTIONNÉS

MODÈLES A TOUS PRIX

Usines à Clichy

MAISON DE GROS :

1. Rue Andrieux, PARIS-8e

ENVOI FRANCO DES CATALOGUES

SOCIÉTÉ FRANÇAISE

AÉROPHONE

Anciens Établissements G. BALLU

MEMBRE DU JURY — HORS CONCOURS PARIS 1910

DISQUES

DOUBLE FACE — GRAND DIAMÈTRE

Les seuls qui ne nasillent pas

Les meilleur Marché

CHANT : 4.50 ORCHESTRE : 4 fr.

Le meilleur Enregistrement

Les meilleurs Artistes

PRENEZ GARDE, Mad

vous commencez à grossir, et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

WINSLOW Skates

Patin à Roulets WINSLOW

sans égal comm

ROULEMENT,
RÉSISTANCE,
SÉCURITÉ
et Apprentissage fac.

EN VENTE PARTOU

Employé exclusivement dans tous les GRANDS RIN

A PARIS :

Rue Saint-Didier e
à l'Hippodro

CATALOGUE FRANCO

THE SAMUEL WINSLOW SKATE M. F. Co

New-York, London, Paris, Berlin.

64, Avenue de la Grande-Armée, PARI

Usines · Worcester Mass. U.S.A.

COGNAC J.& F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac** | MAISON FONDÉE en 1715

VOLTAIRE articulé avec Tablette

pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10 rue Hautefeuille, Paris (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

SUSPENSOIR MILLE

élastique sans sous-cuisses, 2 f

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CA

BANDAGES CURATIFS, BAS-VA

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel

LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

SONT SUPÉRIEURES A TOUTES LES AUTRES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

RELIGIEUSE guérit enfants urinant au lit. Écrire, Maison BUROT, nº 26 (Nantes).

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute* BARLET, 112, rue Ré
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignemen*

ORFÈVRERIE

"CHRISTOFLE"

MANUFACTURE : 56, Rue de Bondy, PARIS.

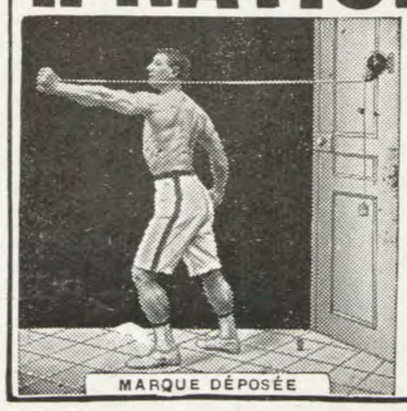
En Vente chez tous nos Représentants de France et de l'Etranger ; chez tous les Horlogers, Bijoutiers, Orfèvres, etc., etc.

Salière Hygiénique brevetée, 3r

PLAQUES LUMIÈRE PAPIERS PRODUITS

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les Plaques Autochrômes
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

LE RATIONNEL EXERCISEUR



Brevets du Dr P. de CHAMPTASSIN *(En France et à l'Etranger)*

Suppression complète du Caoutchouc et de ses inconvénients

LE SEUL REGLABLE

Le même Appareil pouvant servir aux Adultes, femmes et enfants

LE SEUL INCASSABLE ET INUSABLE

Prix de l'appareil complet : 25 francs.

En Vente chez : **Y. LE MONTRÉER, 9, rue Charlot, Paris** (IIIe). - Téléph. 1019.

Envoi gratis et franco de la brochure explicative de 14 pages de text et 50 photographies indiquant tous les mouvements à exécuter.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, November 5 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

5 Novembre 1910 — N° 633
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

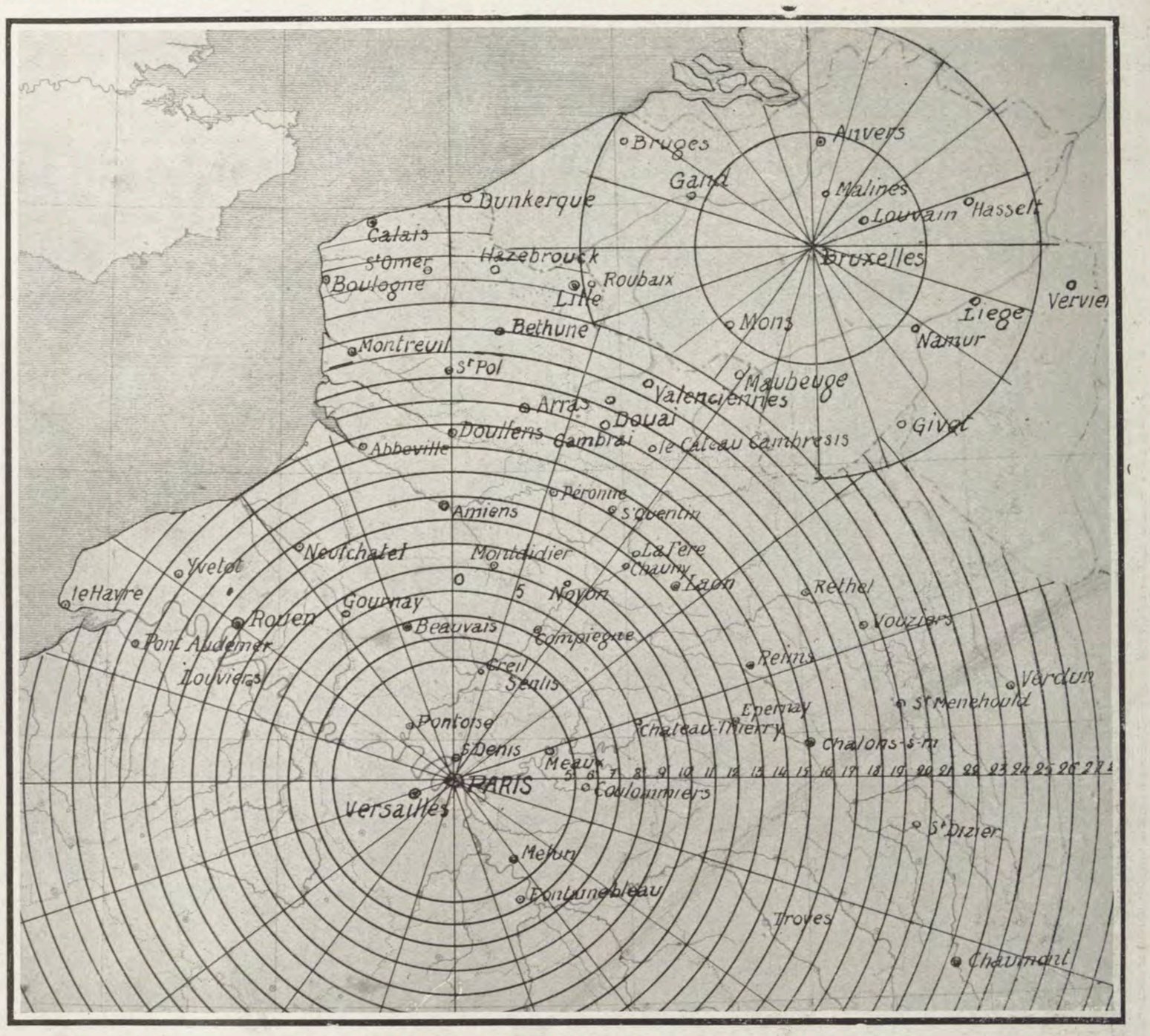
GRAHAM WHITE, VAINQUEUR DE LA COUPE GORDON-BENNETT (1)

Pour la seconde fois, la Coupe Gordon-Bennett échappe à la France, tout au moins à un aviateur français. L'année dernière, c'était Glenn Curtiss qui la remportait à Reims, le 29 octobre ; c'est l'Anglais Graham White, le rival de Paulhan dans Londres-Manchester, qui se l'attribuait. Il couvrait les 100 kil. du parcours en 1 h. 1 m. 4 s. Mais le vainqueur moral de l'épreuve est le Français Leblanc qui pilotait un monoplan de la même marque. Il volait à une allure de 107 kil. 150 à l'heure, battant tous les records, lorsque le manque d'essence le précipita de 100 pieds de haut sur le sol, il ne fut que légèrement blessé. Détails techniques : biplan Maurice Farman, magnéto Bosch.

(1) Voir page 816.

LES ROUTES DE L'AIR (1)

Le système de route aérienne présenté par M. Henri Cottereau, transporte le Pôle à Paris. Il permet aux aviateurs de voyager sans carte ni boussole



Fragment de la carte aérienne Système H. Cottereau.

Les cercles concentriques sont espacés de 10 kilomètres, les routes seraient au nombre de 100 et numérotées à partir de la route 0. Nord-Sud.

Depuis que les voyages aériens commencent à se multiplier, la nécessité a été démontrée d'un système de jalonnement qui permette aux aviateurs de retrouver leur chemin. La carte et la boussole suffisent, dira-t-on. Oui, mais à condition qu'on puisse lire facilement la première et l'identifier avec le terrain, ce qui n'est pas toujours facile avec les vitesses que l'on atteint aujourd'hui et celles qu'on espère obtenir et avec les influences de toutes sortes auxquelles l'aiguille aimantée est soumise dans un aéroplane. Si, d'autre part, il est relativement facile de suivre sa route sur une carte quand on n'abandonne pas un instant la terre de vue; il en est tout autrement quand celle-ci se trouve cachée momentanément par les nuages ou par le brouillard. Quelque soin que le pilote ait apporté à maintenir sa direction constante, et en admettant qu'il puisse se fier absolument aux indications de sa boussole, s'il a été déporté par un vent de côté, il lui sera le plus souvent très difficile, au moment où il reverra le sol après l'avoir perdu de vue pendant quelque temps, de reconnaître sa situation.

Le jalonnement des routes aériennes s'impose donc. Divers systèmes ont été proposés depuis quelque temps. Nous avons ici même présenté celui de M. René Quinton. Le président de la Ligue Nationale Aérienne mettant en pratique d'ailleurs une idée qui avait été émise autre part, situe chaque point du territoire par deux chiffres qui représentent, l'un sa distance du méridien de Paris, l'autre sa distance du parallèle de la même ville. Ces chiffres sont soulignés dans les cas où il s'agit de lieux situés au nord du méridien ou à l'est du parallèle. Ce système présente entr'autres défauts les suivants: Il oblige à un report du point sur la carte, c'est-à-dire, en somme, à une opération assez compliquée en aéroplane et qui suppose quelques connaissances géographiques, il exige un nombre de chiffres considérable qui peut aller jusqu'à 6, avec la complication du soulignement; il ne répond pas à un plan déterminé, puisque les signaux pourront être établis au hasard sur les divers points du territoire, sans que rien ne rattache ceux qui permettraient de suivre un itinéraire désigné.

C'est un peu comme si le chauffeur ou le cycliste trouvait, par ci par là, sur les routes des bornes lui indiquant la longitude et la latitude du lieu. Croyez-vous qu'il ne vaut pas mieux pour celui qui se rend par exemple en Suisse, d'apprendre par une borne qu'il se trouve à 315 kilomètres de Paris, sur la route Paris-Genève que d'être contraint de reporter son point sur la carte ou d'apprendre qu'il est à 210 kilomètres Est et 180 kilomètres Sud de Paris?

Le système de M. Henri Cottereau consiste à créer un certain nombre de *routes aériennes* comme on a créé les *routes terrestres* et à les jalonner au moyen de cercles concentriques ayant Paris pour centre et formant comme une carte à projection polaire dans laquelle le pôle serait transporté à Paris.

Il a le mérite de respecter autant que possible le système décimal et de n'obliger qu'aux indications les plus laconiques. Il repose sur la combinaison de deux systèmes de divisions : Divisions concentriques à un point central, en France Paris, espacées de myriamètres en myriamètres;

Divisions de la circonférence en 100 parties, déterminant 100 routes idéales partant de Paris, numérotés de 0 à 99 et progressant dans le sens des aiguilles d'une montre depuis le rayon 0 qui se superpose au méridien nord de Paris.

Ces divisions déterminent à leur intersection des chiffres que l'inventeur propose de placer à la façon des fractions arithmétiques, les numérateurs correspondant aux divisions concentriques et indiquant la distance de Paris, les dénominateurs correspondant aux numéros des rayons ou des routes idéales.

Ces fractions sont inscrites sur les toits, de préférence sur les toits à tuiles mécaniques rouges et au moyen de tuiles blanches. La barre de séparation est toujours tracée dans la direction du pôle magnétique, le numérateur étant ainsi inscrit au nord-est, le dénominateur au sud-ouest.

Pratiquement et pour éviter la confusion et la multiplicité des routes aux portes de Paris on propose de ne tracer que :

10 Routes, némérotées 10, 20, 30, etc. jusqu'à 10 kilomètres.

100 Routes, numérotées 0, 1, 2, 3, 4, etc. jusqu'à 100 kilomètres.

1.000 Routes, numérotées 0,1; 0,2; 0,3; 0,4, etc. jusqu'à 1.000 kilomètres.

Tous les points à jalonner seraient marqués selon le point géographique le plus rapproché, l'emploi des décimales permettant de fixer exactement toute position.

Cette faculté de multiplication des routes en s'éloignant de Paris permet encore une application immédiate et progressive du système. Dix ou 20 routes de 5 en 5 pourraient être jalonnées à l'origine, elles seraient portées à 100 suivant les besoins et les ressources et se compléteraient à 1.000 quand. vulgarisée, la nouvelle navigation aura pris la place qui lui appartient dans l'avenir.

Un aviateur allant à Perpignan ouvre sa carte et constate que la route 49 y conduit, il la referme et peut marcher sans autre consultation de la carte, s'il rencontre un dénominateur 48 il sait immédiatement qu'il est trop à gauche et rectifie sa route, mais s'il rencontre 50, il a trop appuyé sur la droite et si sa route n'est pas une ligne droite elle peut n'être qu'une série de courbes de la moindre amplitude autour d'un axe constitué par la route à vol d'oiseau.

Un aviateur sans carte est égaré il rencontre un indicateur 24/25 il saura immédiatement qu'il est à 240 kilomètres de Paris et à l'Est puisque 0 est le Nord, 50 le Sud et 75 l'Ouest.

L'Aéro-Club étudie en ce moment divers systèmes et le système Cottereau lui a été soumis.

La carte que nous publions, permet de se rendre compte de son fonctionnement et de comprendre comment les systèmes des différents pays se rattacheraient entre eux.

MARCEL VIOLLETTE.

(1) Voir le n° 628.

LE RAID PARIS-BRUXELLES

Michel Mahieu et de Manthé partent pour Bruxelles.

Le 28 octobre, à midi 30, Michel Mahieu et de Manthé qui avaient déjà tenté le raid Paris-Bruxelles-Paris prenaient le départ à Issy-les-Moulineaux pour le Grand Prix d'Aviation de l'Automobile-Club de France.

Wynmalen, nos lecteurs le savent, a été classé par l'Automobile Club de France, comme ayant bien accompli le raid Paris-Bruxelles et retour. Mais il n'avait pas attendu l'arrivée du chronomètreur officiel convoqué par lui, et on lui a attribué le maximum de temps, soit 36 heures. Cette manière de voir semble bizarre, nous ne cherchons pas à l'approfondir. Les lauriers de Wynmalen, empêchent ses rivaux de dormir. Mahieu et de Manthé viennent de faire un nouvel essai, plus brillant que le premier, mais qui laisse toujours debout la performance du Hollandais. Après un début magnifique, surpris par la nuit, les aviateurs s'arrêtèrent à 30 kil. de Bruxelles. Ils repartirent le lendemain matin et atterrirent dans la capitale belge, mais, au moment où ils voulaient reprendre leur vol vers Paris, malgré leurs efforts, ils ne purent s'élever assez haut pour se risquer. Ils ont dû remettre encore leur tentative à une autre fois. En attendant, d'autres se préparent et lorsque paraîtront ces lignes, peut-être l'audacieuse prouesse de Wynmalen aura-t-elle été égalée et même battue.

Legagneux et Martinet, Weyman et Fay ont bien l'intention de s'approprier le prix de 100.000 francs et il semble qu'ils soient les plus qualifiés pour réussir.

Ils ont l'intention d'effectuer le parcours dans la même journée. Or comme la nuit tombe de bonne heure et qu'elle les empêcherait de terminer leur randonnée avant le soir, ils partiraient à 3 heures du matin et il faut avouer que ce ne serait pas un spectacle banal d'assister au départ nocturne de ces glorieux hommes-oiseaux.

Tabuteau, encouragé par ses derniers succès, désire s'aligner également. Son record de la distance et de la durée peut lui donner les plus légitimes espérances.

F.-A. W.

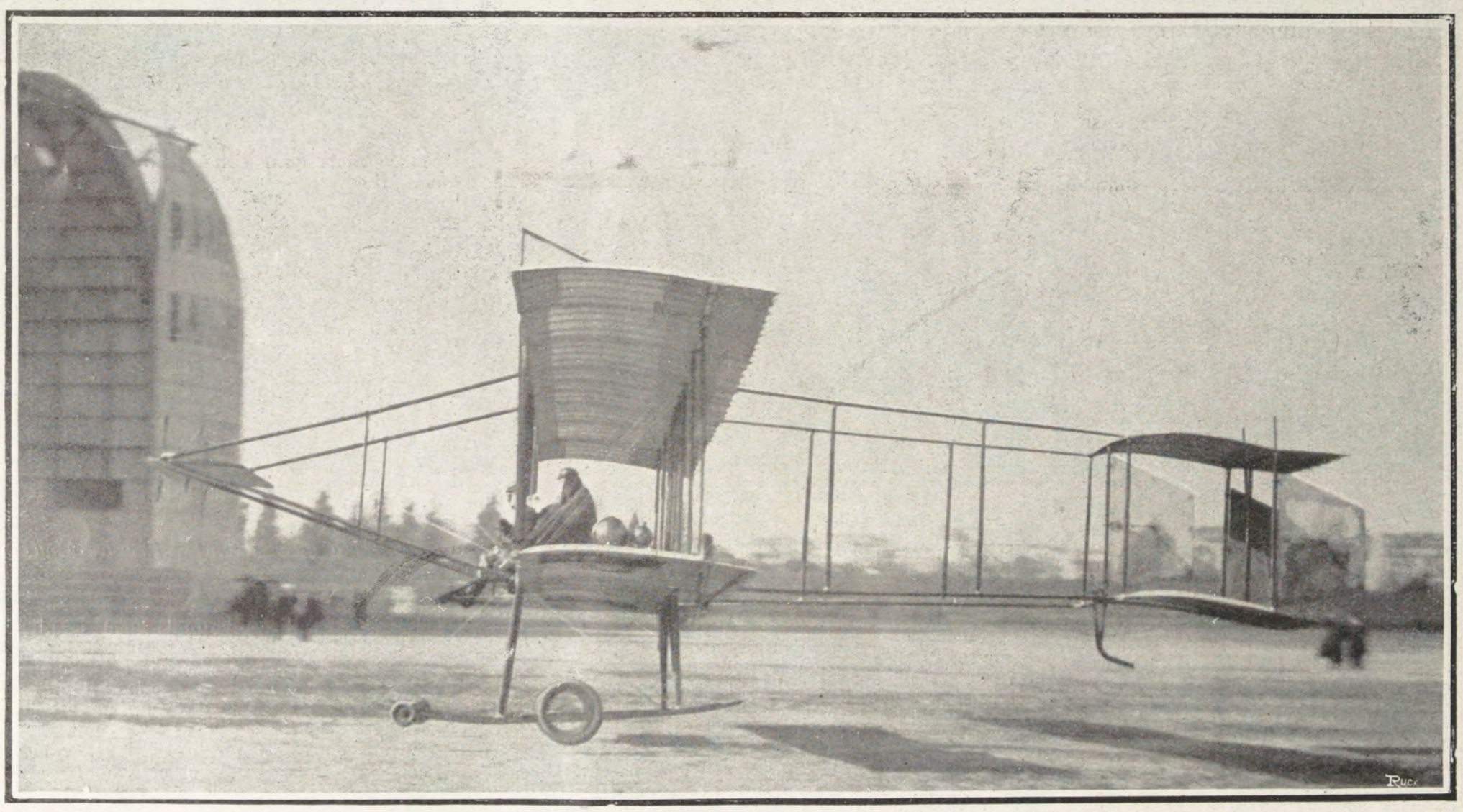
LE RAID PARIS-BRUXELLES

Le pesage de Mahieu.

En présence du chevalier de Knyff, on procède au pesage des aviateurs : Mahieu accuse 75 kil. 600, de Manthé 69 kil. 100. Le poids à emporter étant de 150 kilos, ils n'ont pas besoin de lest.

Le poinçonnage de l'appareil.

Le biplan Henry Farman de Mahieu est poinçonné. Les officiels procèdent à toutes les formalités nécessaires pour éviter le retour des incidents qui marquèrent le raid de Wynmalen.



Le départ de Mahieu.

A 3 heures, les deux aviateurs atterrissaient à Dravecy, à 2 kilomètres de La Fère pour le ravitaillement. Ils repartaient à 3 h. 15 et atterrissaient à 30 kilomètres de Bruxelles, à Braine-le-Comte. Le lendemain, ils arrivaient à Bruxelles, mais ne pouvaient repartir pour Paris. Ils devaient abandonner le raid, le vent les empêchant de s'élever suffisamment haut pour voler au-dessus des villes. Détail technique : biplan Henry Farman.

LE ROUND QUE JE N'OUBLIERAI PAS (1)

Nous terminons aujourd'hui notre enquête de boxe qui a remporté auprès du public le succès que nous espérions.

Le matin du jour fatal, l'un des chirurgiens qui avait attendu toute la semaine pour jouer son va-tout, m'injecta une drogue dans le pied, le banda vigoureusement, retenant ainsi par un pansement violent les tendons enflés. J'étais retiré de mon lit pour être transporté dans une automobile qui devait me conduire au club juste pour le match. J'étais hissé sur le ring et je me plantais alors au milieu. Pendant sept rounds, reposant tout le poids de mon corps sur un seul pied, je ne m'éloignai pas du point que je m'étais fixé, d'un rayon de plus de 3 pieds. Ma jambe me faisait terriblement souffrir au début, mais à mesure que le combat avançait la douleur lancinante empirait. Je ne cherchais plus qu'à rester ferme à mon poste.

Heureusement pour moi, à aucun moment je ne perdis mon sang-froid. Ma situation desespérée me servit tout au moins a être précautionneux et prudent, et je passai mon temps à employer tous les tours et ficelles du ring que j'avais appris jusque là. J'éprouvais le sentiment que je pourrais battre facilement mon adversaire si ses pieds n'étaient pas littéralement attachés au sol. Je puis vous l'avouer maintenant, pareille position est effrayante pour un boxeur. Tout le temps, je restais là traînant péniblement la jambe, suppliant mon cœur de ne pas faiblir avec l'affreuse appréhension de l'inévitable ou plutôt de ce qui semblait à tous, et même à moi, l'inévitable. Je me rendais bien compte que je ne pourrais pas durer longtemps dans un pareil état. Les plus terribles punitions distribuées dans le ring ne peuvent pas être comparées aux douloureuses souffrances qui me traversaient le corps depuis les pieds jusqu'aux cheveux.

C'est alors qu'arriva le septième round. Je me levai de mon coin très délicatement tant mon mal était intense. Brock, très frais, dès le son du gong, se précipite sur moi, me distribuant et du gauche et du droit force hooks et jabs qui m'arrachaient de terre et plongeaient l'immense multitude dans une joie infinie. Chacun sentait que la fin était proche et que Brock, le grand favori du public de Los Angelès, allait me battre dans quelques secondes.

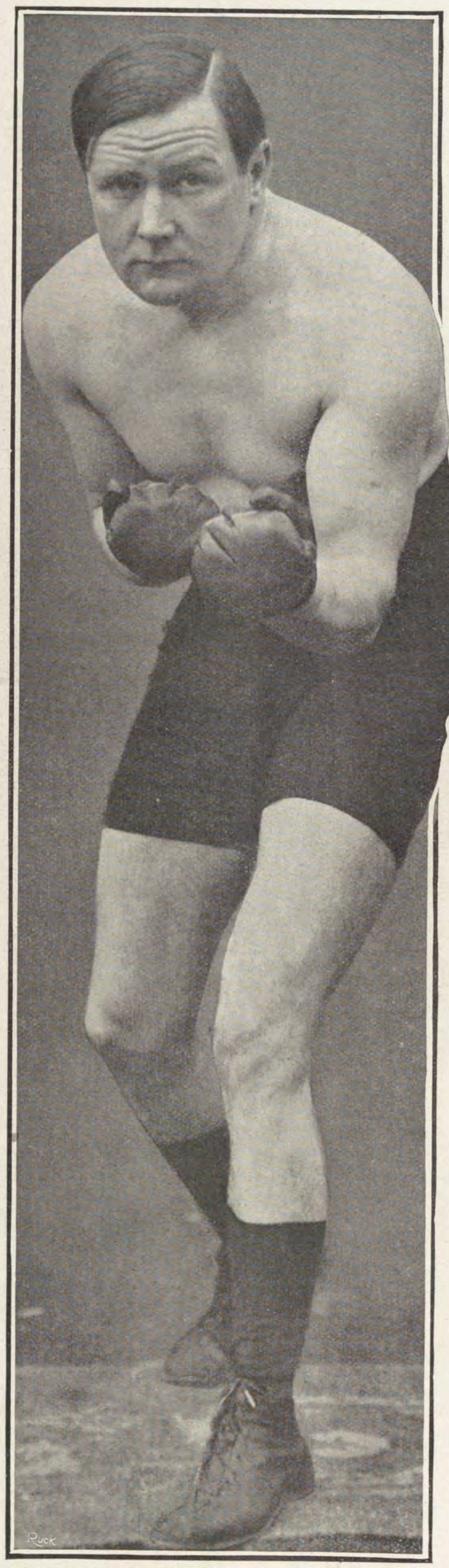
Soudain, avec la vitesse de l'éclair, quelque chose semble éclater dans mon organisme. Une sueur m'inonde le corps et tout à coup j'éprouve un soulagement infini. Merveille des merveilles, mon pied devient complètement agile et je suis capable de danser tout autour du ring à mon aise. Mieux encore, à la fin de mon supplice succède une réaction bienfaisante et je me sens capable de tout. Le match me paraissait maintenant une partie de plaisir, et au lieu de me plonger dans des réflexions profondes, *sur le champ je commence à combattre!*

Je ne me souviens pas de la façon dont je boxai dans ce septième round, mais depuis ce moment, afin de rattraper le temps perdu, je résistai à Brock avec l'énergie d'un dément et progressivement je pris l'avantage, ne m'arrêtant pas une seconde de frapper dans la crainte de laisser à mon adversaire le temps de se reprendre. Finalement, je triomphai facilement et je signais aussitôt un match pour combattre Packy Mac Farland.

Qu'est-ce qui put ainsi provoquer ce changement en moi dans le septième round, ce fameux septième round? Il semble que la fièvre qui agitait mon corps et la chaleur du combat faisaient agir la drogue que le chirurgien m'avait introduit dans le pied.

Je puis dire dans tous les cas que, depuis que je suis dans le métier de boxeur, je n'ai jamais éprouvé autant de reconnaissance pour une reprise, parce que c'était dans celle-là, qu'avec la rapidité d'un kaleidoscope, un point critique me changea de perdant certain en vainqueur. Et même maintenant lorsque je jette un regard en arrière, je pousse un soupir de soulagement en pensant au septième round de mon match avec Phil. Brock.

FRED WELSH.
champion d'Angleterre des poids légers.



Jimmy Britt
Ancien champion du monde des feather-weight de par sa victoire sur Young Corbett.

Réponse de Jimmy Britt. Lorsque je jette un regard sur le nombre considérable de batailles que j'ai livrées, batailles chargées de nombreux triomphes et de quelques défaites, représentant une multitude de coups de poings donnés et pas mal de coups reçus, trouverai-je un round parmi tous qui vienne plus facilement à mon esprit, une reprise qui soit vivace dans mon esprit? Oui, c'est évidemment le round qui fit de moi ce que je suis devenu. Je lui dois bien, vous m'avouerez, cette reconnaissance.

Ce round était le huitième de mon match avec Young Corbett, à qui je retirai le titre de champion du monde feather-weight. Corbett, frais émoulu de sa victoire sur le terrible Terry Mac Govern, était alors considéré comme le plus grand combattant de son époque, et, si je puis être pardonné de fournir une opinion personnelle à ce sujet, j'affirme que cette réputation était parfaitement méritée. Petit et trapu, possédant une puissance extraordinaire dans les coups, on trouvait que c'était un suicide de ma part que d'aller le rencontrer.

Mon plan, en montant dans le ring avec Corbett, était de m'éloigner de lui et de l'empêcher de se servir de son adresse. Mais après sept rounds d'expectative, je le trouvai si vite, si agile que je compris qu'il me fallait changer de méthode si je ne voulais pas être envoyé dormir. En effet, presque à chacun de mes mouvements de recul, il parvenait à m'atteindre de swings du droit ou du gauche.

A la fin du septième round, je pris la résolution de revenir sur ma tactique et je dis à mes seconds que j'étais décidé à triompher de Corbett en prenant l'offensive.

— Ne faites pas cela, me répondirent-ils, vous allez à une défaite certaine.

— Peut-être, mais si je dois être battu, j'aime mieux l'être tout de suite plutôt que de reculer sans cesse devant mon adversaire.

A ce moment, retentit le gong et, au lieu de me tenir sur la défensive, je me précipitai résolument aux devants de Corbett et je le poursuivis autour du ring aussi vite et aussi vigoureusement que cela m'était possible. Ce changement subit l'étonna et à la fin du huitième round il fut bien obligé de convenir pour la première fois qu'il n'était pas opposé au brave niais qu'il s'imaginait sans aucun doute. Il est certain que je fournis là le round le plus terrible et le plus mouvementé que j'ai jamais fait. La preuve en est qu'il est resté célèbre dans les fastes du ring de San Francisco.

Soit dit en passant, la reprise la plus durable de mon record me rappelle également que presque aussitôt après le gong je me brisais un petit os du bras droit. Mais j'étais si heureux de constater que je pouvais battre Corbett à son propre jeu que je n'y prêtai pas la moindre attention tant que le match ne fut pas terminé. Et du huitième au quinzième round, Corbett et moi nous nous attaquâmes avec une violence inouïe; les coups tombaient avec une force et avec une rapidité extraordinaires. Les spectateurs, haletants, étaient tous debout, hurlant comme des forcenés. Après le quinzième round, le championnat m'appartenait. Progressivement, je fatiguais mon adversaire jusqu'au moment de la vingtième et dernière reprise. Il était si faible, si épuisé qu'il pouvait à peine se tenir. A dire vrai, je n'étais pas dans une condition beaucoup plus brillante.

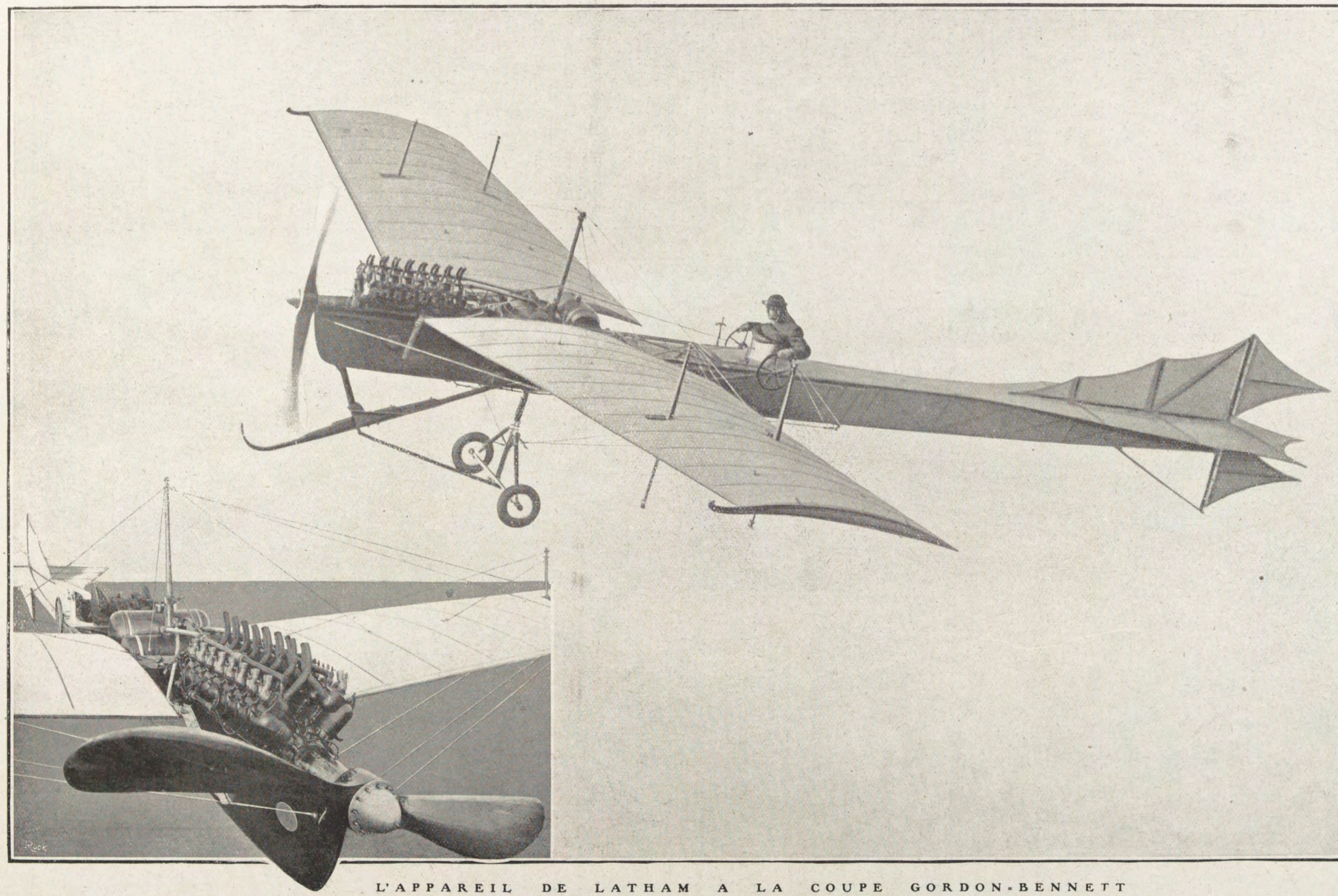
Cette bataille — je pense que c'est le huitième round qui décida de son sort — me donna le championnat du monde des feather-weight et me fit considérer comme l'un des plus habiles combattants de l'époque. Et si je n'avais pas eu le courage de prendre l'offensive dans le huitième round et l'énergie de changer de méthode, si je n'avais pas eu foi en mon étoile, je n'aurais peut-être jamais percé et je serais resté un pauvre petit boxeur qui aurait végété toute sa vie.

JIMMY BRITT
ancien champion du monde des feather-weight

(1) Voir les numéros 630, 631 et 632.

La Vie au Grand Air

LATHAM ET SON 100-CHEVAUX

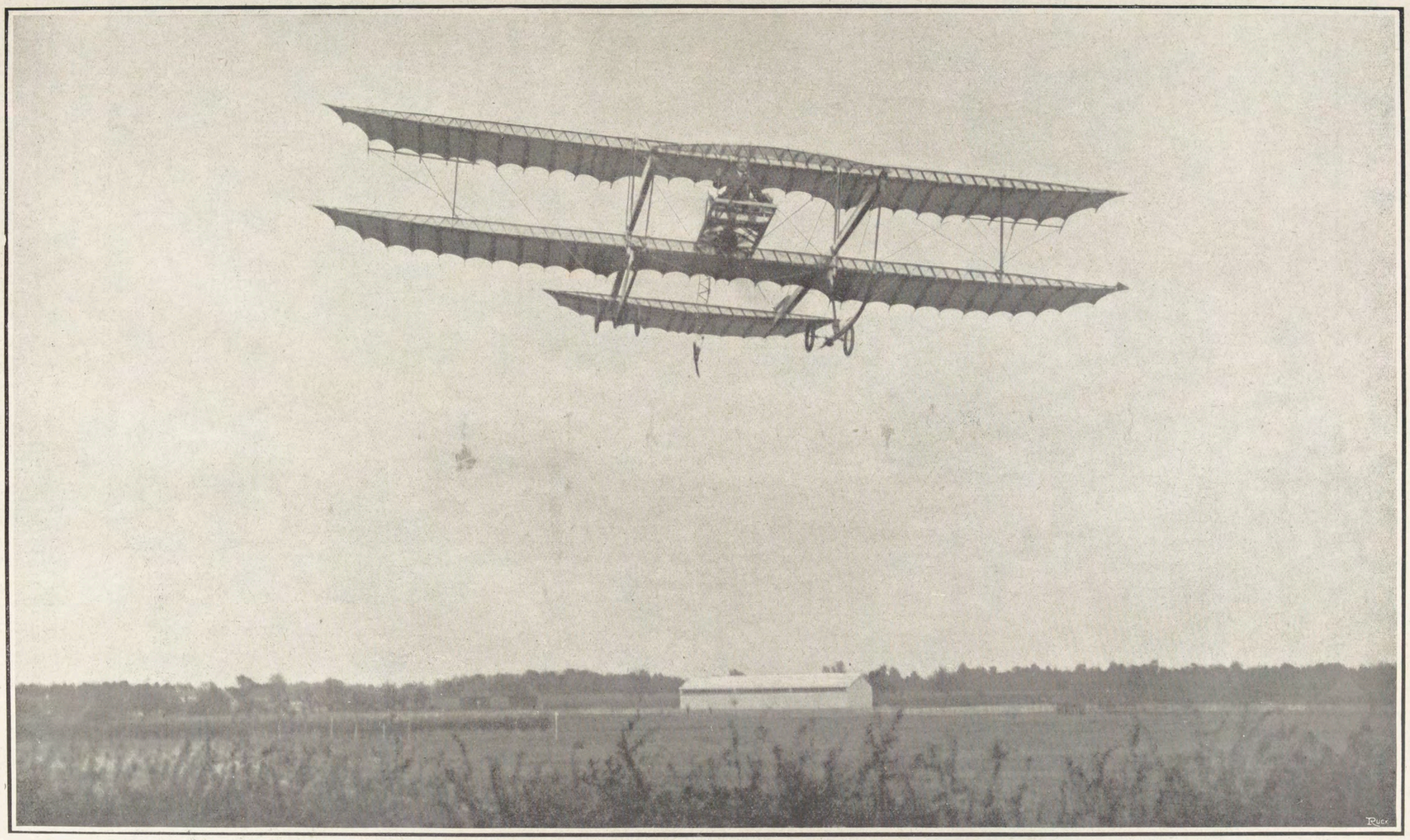


L'APPAREIL DE LATHAM A LA COUPE GORDON-BENNETT

Latham et son formidable appareil 100-chevaux de 16 cylindres n'ont pas été très heureux à la Coupe Gordon-Bennett d'aviation à Belmont Park. Le populaire aviateur prenait le départ à 10 h. 59. Au quinzième tour, alors qu'il était déjà en retard sur les temps du vainqueur, il coupait à un angle dangereux un des pylônes de l'exécrable piste et peu s'en fallait qu'il ne heurtât la tribune du jury. Il s'arrêta, déclarant que le vent, déchirant les ailes de son monoplan, lui enlevait tout espoir de se classer.

La Vie au Grand Air

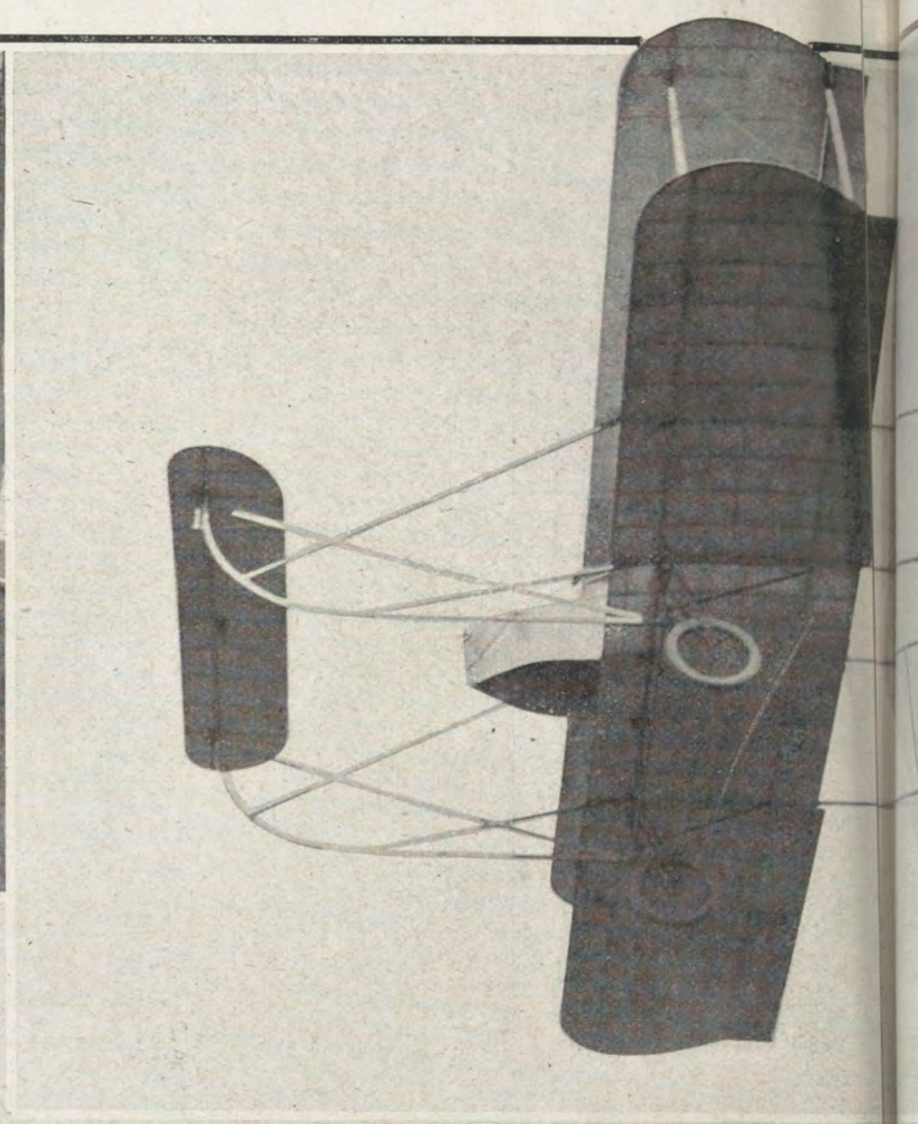
LA MACHINE A VOLER DANS LES AIRS

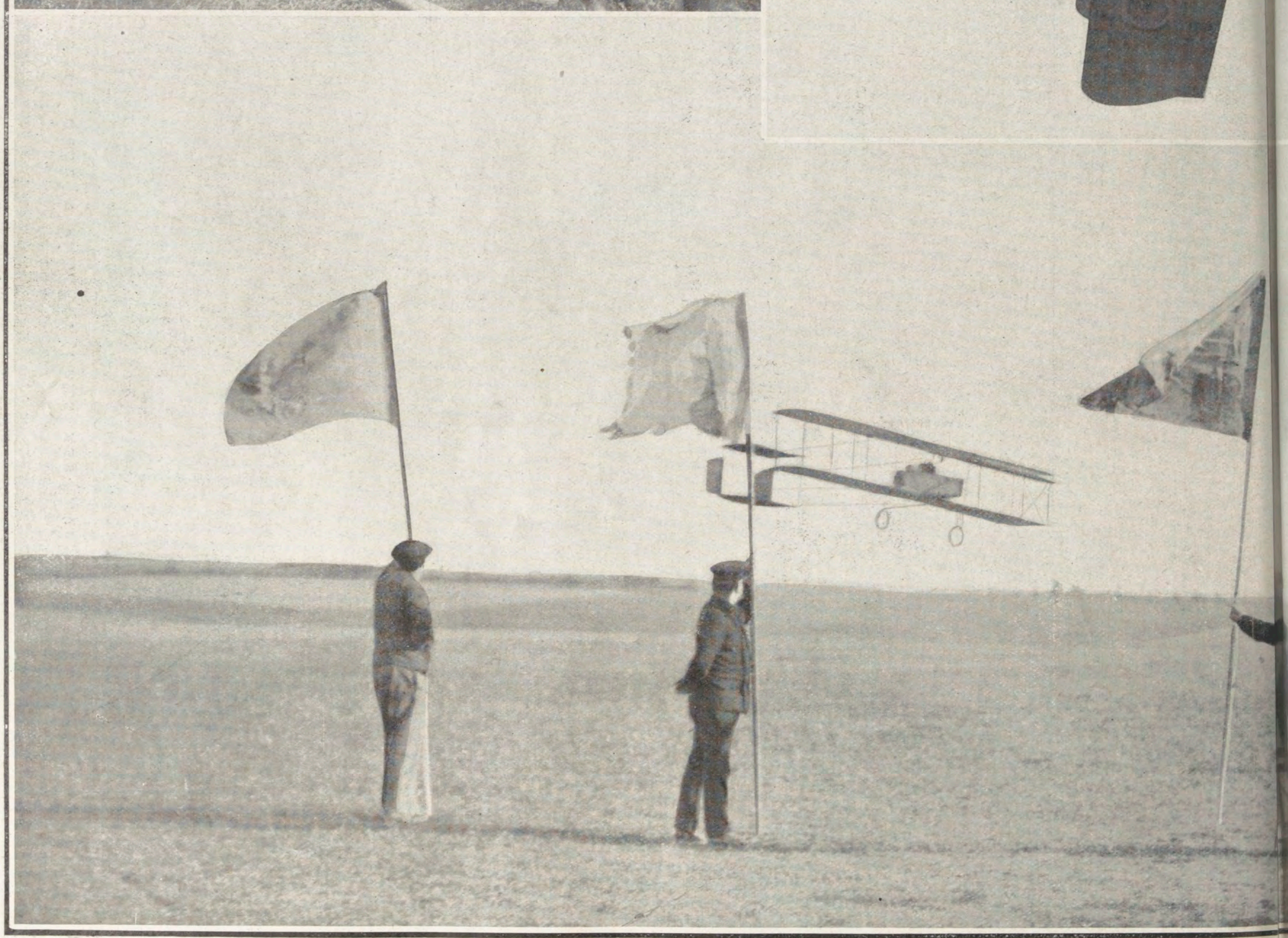


PAULHAN EFFECTUE UN VOL A BORD DE SON APPAREIL

Le célèbre aviateur Louis Paulhan, désirant avoir des clichés dans l'espace de sa très curieuse machine à voler afin de pouvoir les exposer dans son Stand avant la clôture du Salon, avait demandé à la Vie au Grand Air *d'aller la photographier en vol. Le 28 octobre, sur l'aérodrome de Saint-Cyr, devant quelques amis, parmi lesquels les aviateurs Weymann, Loraine et Loridan, Paulhan s'élevait avec une aisance parfaite, décollant en moins de 10 mètres et évoluant avec une remarquable maîtrise dans les airs. Il a l'intention de continuer prochainement ses expériences et il est probable qu'il remportera de nombreux succès. « La machine, c'est l'homme même », pourrait-on dire et Louis Paulhan nous le prouvera d'ici peu en s'octroyant sans doute quelques-uns des prix qui restent à gagner.*

TABUTEAU S'APPROPRIE LES RE



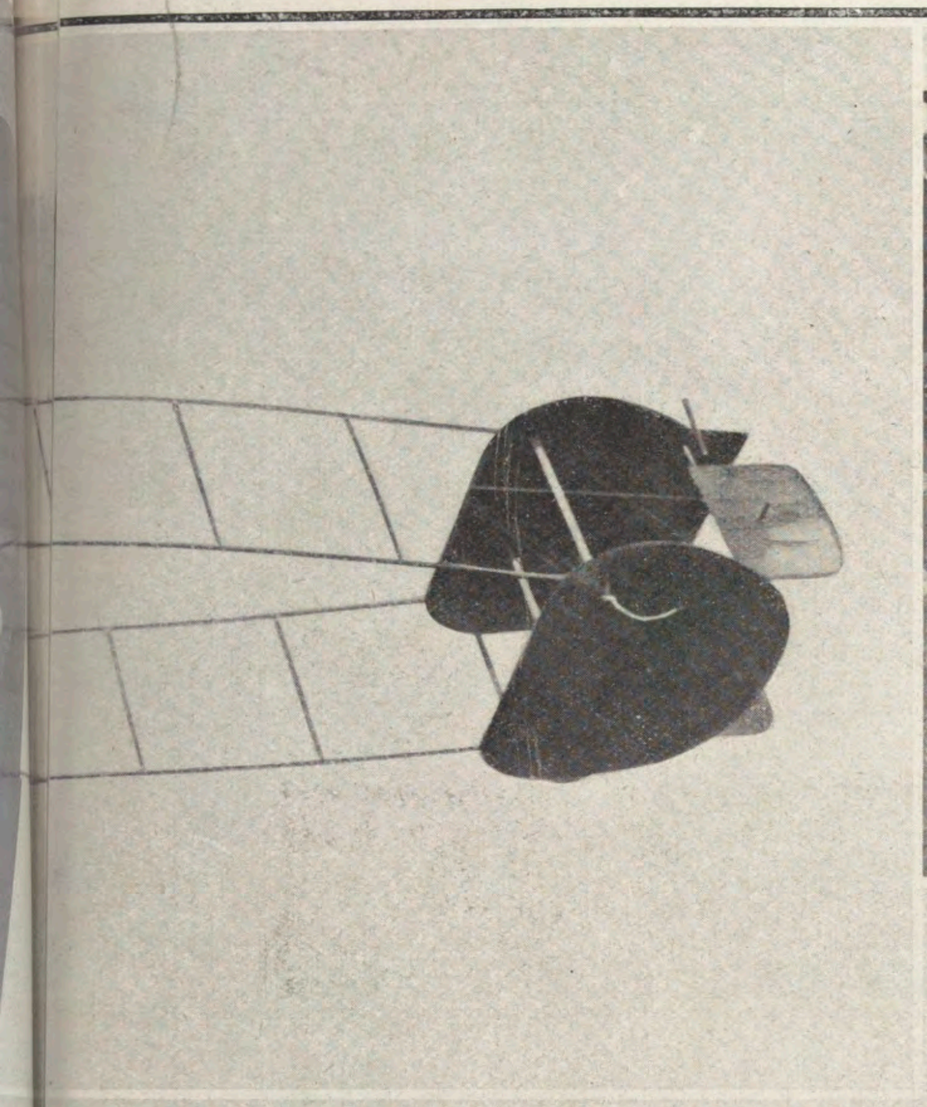


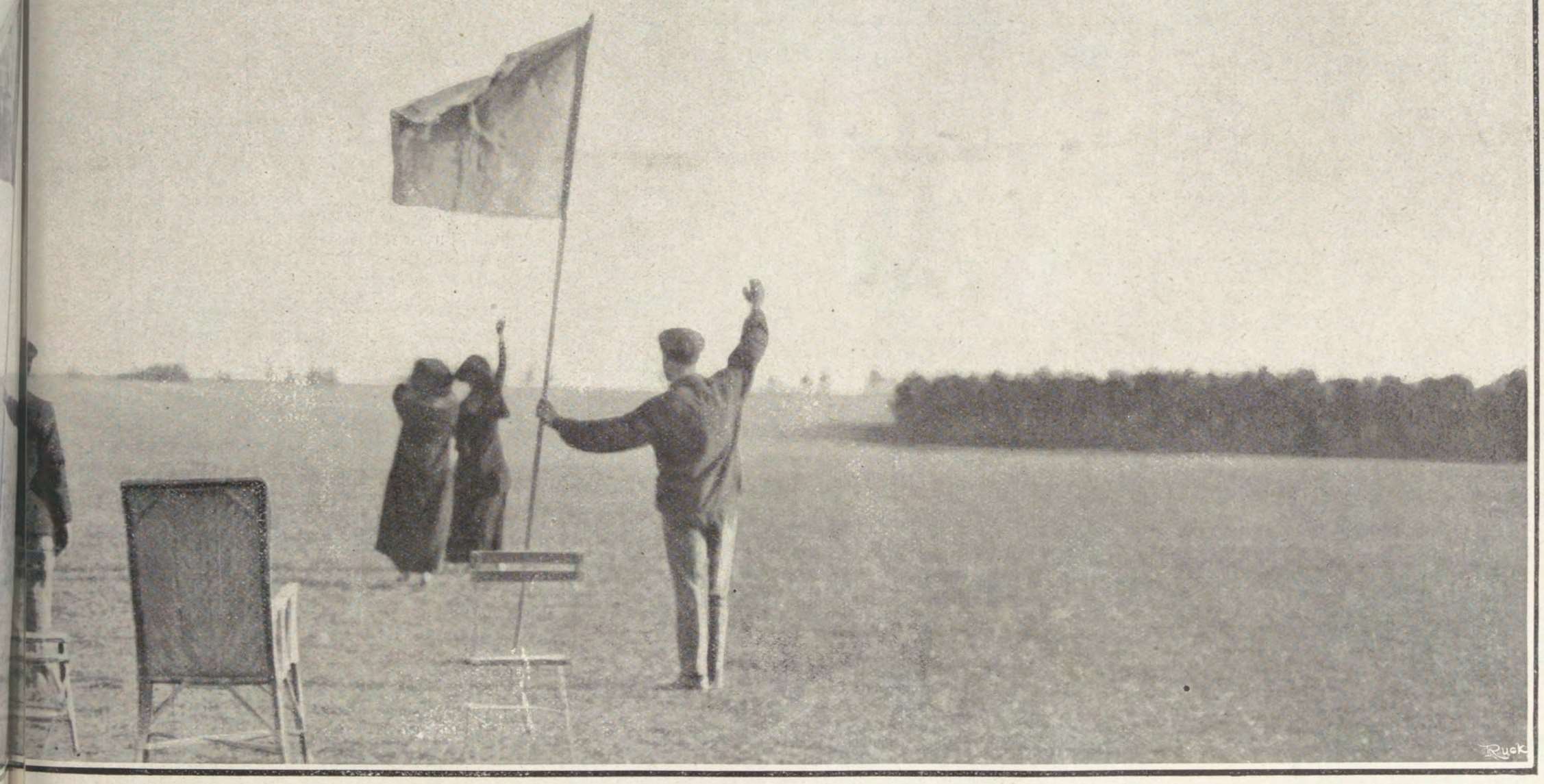
L'AVIATEUR TABUTEAU DEVIENT

La Coupe Michelin fut fondée en 1908 pour être affectée à l'aviateur ayant accompli le plus long vol sans escale. Elle est remise chaque année à l'auteur de cette perfomance : il reçoit 20.000 francs et une réplique de l'objet d'art, trophée de cette épreuve. La première année, elle revint à Wilbur Wright avec un vol de 123 kilom. 200 en 2 h. 18 m. 33 s. 2/5. Henry Farman se l'appropriait en 1909, avec un rail de 234 kilom. 212 en 4 h. 17 m. 35 s. 2/5. Cette année, elle était officiellement détenue par Aubrun qui, à Bordeaux, vola 315 kilomètres. Labouchère à Reims avec 340 kilomètres et Olieslaegers également à Reims, avec

Photographies de notre envoyé spécial.

ORDS DE DURÉE ET DE DISTANCE





ENTEUR DE LA COUPE MICHELIN

392 kilom. 750 en 5 h. 3 m. 5 s. 1/5 battirent cette prouesse, mais leurs vols ne comptèrent pas pour la Coupe Michelin. Le 28 octobre, à l'aérodrome des frères Farman à Etampes, Tabuteau se mettait en ligne pour s'approprier les records. Il couvrait 465 kil. 720 en 6 h. 1 m. 35 s. En haut, de gauche à droite : le départ de Tabuteau; son appareil en vol; après l'arrivée, l'homme-oiseau redevient gentleman. En bas, Tabuteau commence les 400 kilom. Pour le renseigner, on postait sur son passage autant de porteurs de drapeaux qu'il y avait de cents kilomètres couverts.

Détail technique : biplan Maurice Farman.

LA COUPE MICHELIN

Vendredi dernier, à Etampes, Tabuteau a enlevé la Coupe Michelin, battant tous les records de distance et de durée et couvrant 455 kilomètres sans escale

Avant le départ.

Tabuteau prend des boissons réconfortantes avant de partir pour son raid.

A la santé du triomphateur.

Maurice Farman boit à la santé du nouveau recordman de la distance et de la durée qui vient d'accomplir une des plus belles prouesses actuelles.

A MESURE que nous avançons vers la fin de l'année, on commence à s'attaquer aux records et aux prix spéciaux comme la Coupe Michelin ou Paris-Bruxelles. Les prix ou challenges de cette nature, qui doivent revenir à celui qui en est le détenteur en fin d'année, subissent, en effet, tous le même sort. On ne s'y attaque guère pendant la belle saison. Pourquoi se donner du mal, dépenser de l'argent, risquer sa vie, en somme, pour le simple honneur d'ajouter son nom sur la liste des éphémères détenteurs d'un prix qui peut, le lendemain, vous être enlevé par un autre, auquel vous avez simplement marqué le chemin ou indiqué la borne à franchir ?

C'est pourquoi l'on ne vit, pendant la saison propice, aucune tentative pour les 100.000 francs de Paris-Bruxelles. Et pourtant. bien inspiré aurait été celui qui s'y serait attaqué à la limite extrême où les heures de jour permettaient d'accomplir le trajet en une seule journée. Et combien, aussi, l'Automobile-Club de France aurait mieux fait d'adopter la proposition que lui faisait le marquis de Dion de fixer au 31 juillet 1911 la date limite des essais pour Paris-Bruxelles. Nous aurions ainsi assisté à une série très intéressante pendant toute la belle saison, qui se serait certainement terminée par une performance remarquable, tandis que, maintenant, l'aller et retour est impossible en une seule journée.

Il en est de même pour la Coupe Michelin. Chaque année, c'est en fin de saison que l'on s'y attaque sérieusement, et si des tentatives ont été faites plus tôt, c'est qu'elles coïncidaient avec d'autres prix de longue distance disputés au cours du meeting.

C'est ainsi que pendant la semaine de Reims, Olieslaegers, puis Labouchère passèrent un instant pour détenteurs de la Coupe, le premier avec 392 kilomètres 750, le second avec 340 kilomètres. En réalité, ni l'un ni l'autre n'étaient qualifiés, la Coupe ne pouvant être disputée que par un membre d'un des Aéro-Clubs reconnus, ce qui n'était pas le cas pour Labouchère, ni pour Olieslaegers. C'est donc Aubrun qui, en couvrant 315 kilomètres, à Bordeaux, enleva momentanément, le challenge à Henry Farman, qui l'avait emporté en 1909 avec 234 kilom. 212 couverts en 4 h. 17 m. 35 s.

Tabuteau s'informe.

Tabuteau étudie avec le chronomètreur, Gaudichard, les feuilles marquant les temps de sa prouesse.

C'est à Tabuteau que revient l'honneur de la première tentative faite uniquement en vue d'enlever la Coupe. On sait de quel succès elle fut couronnée. C'est la plaine d'Etampes, où est installée depuis l'an dernier une des écoles Farman, que Tabuteau avait choisie comme terrain de vol. Il est facile d'y tracer une piste de plusieurs kilomètres sans obstacles.

A 8 h. 45, Gaudichart lui donnait le départ, et à 2 h. 46 m 35 s., il atterrissait, n'ayant plus une goutte d'essence dans son réservoir et ayant couvert 465 kilom. 720 en 6 h. 1 m. 35 s. Le record spécial de la Coupe Michelin est donc battu de 150 kilom. mais en même temps le record du monde de distance est battu de 62 k. 970 et celui de durée de 58 m. 29 s. 4/5.

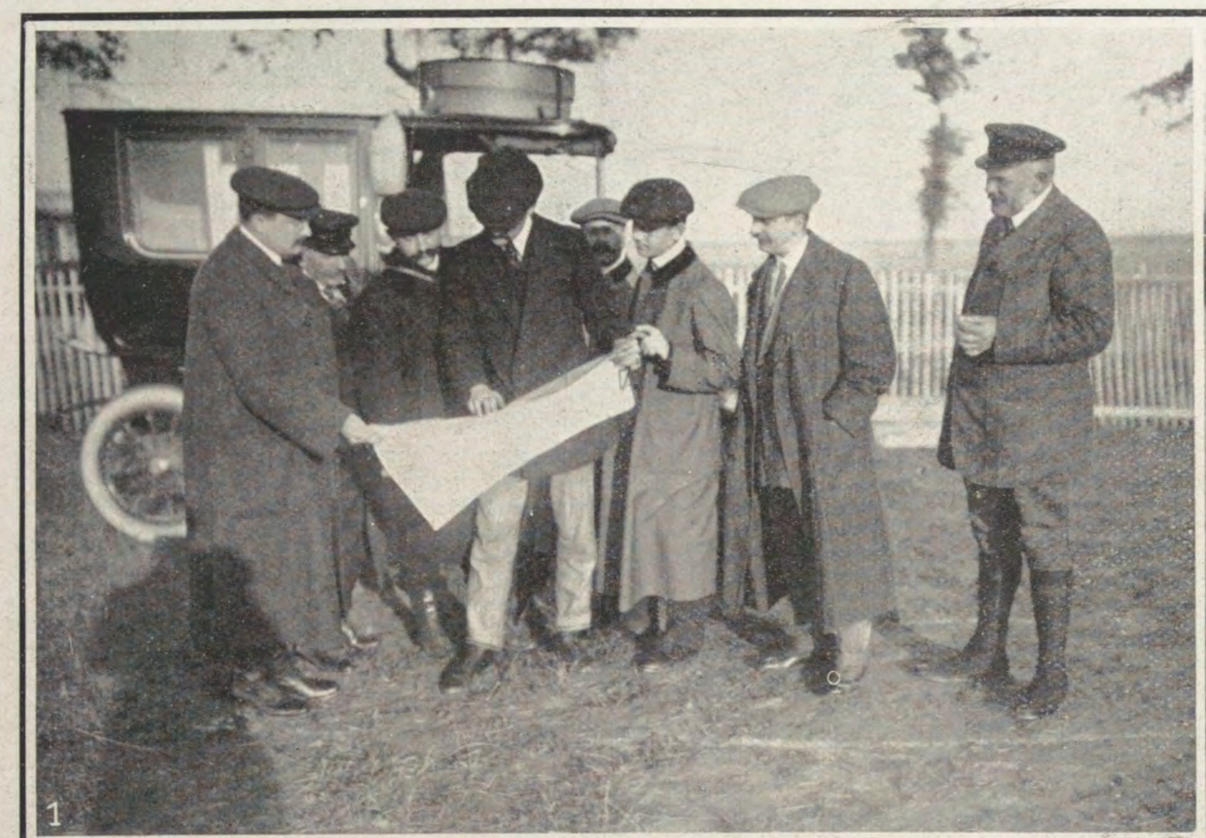
Le vol fut accompli avec une régularité merveilleuse à une quinzaine de mètres du sol. La distance parcourue fut de 75 kilomètres dans la première heure, elle augmenta à mesure que le poids d'essence diminuait, jusqu'à atteindre 85 dans la dernière heure. La moyenne fut de 76 kilom. 100. Celle d'Olieslaegers avait été de 77 kilom. 700, mais il faut tenir compte de la différence de poids et de surface.

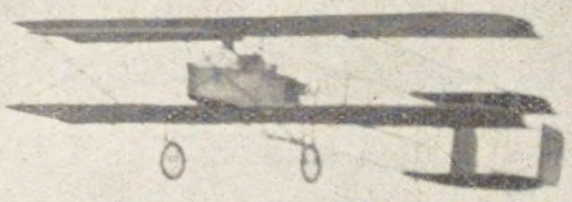
Tabuteau avait emporté 190 litres d'essence qu'il consomma jusqu'à la dernière goutte et il a usé seulement 20 litres d'huile, ce qui donne une consommation de 300 grammes d'essence et de 40 grammes d'huile au cheval-heure. Au tarif moyen, cela représente une dépense de 100 francs environ, soit à peu près 21 centimes au kilomètre. Voilà vraiment un mode économique de voyage, si l'on considère que, en marchant en ligne droite, Tabuteau aurait pu, partant de Paris atterrir plus loin qu'Amsterdam.

F.-A. WHEEL.

Photographies de notre envoyé spécial.

LES A-COTÉS DE LA COUPE MICHELIN





AUTOUR DU RECORD DE DISTANCE ET DE DURÉE

1. Les commissaires officiels se répartissent leurs postes. — 2. Tabuteau règle sa montre sur celle de Gaudichard. — 3. Mlle Jeanne Herveu conduit en voiture un commissaire à son poste. — 4. Tabuteau au départ. — 5. Une ration imposante : Tabuteau emporte 190 litres soit 38 bidons. — 6. Maurice Farman applaudit la prouesse de Tabuteau qui bat tous les records de durée et de distance.

Détail technique : biplan Maurice Farman.

NOS GRANDES ÉQUIPES DE RUGBY

Après avoir étudié ce que serait la saison de foot-ball association, notre collaborateur, André Glarner, passe en revue les différentes équipes de rugby qui vont se disputer la suprématie cette année.

Les progrès accomplis par nos grandes équipes de rugby ont apparu très nettement au cours des grands matches joués par nos nationaux la saison dernière, et si nous ne sommes pas encore parvenus à gagner une seule de nos rencontres internationales, — par là je veux parler d'un des matches que nous jouons chaque saison contre les équipes représentatives des différents Etats du Royaume-Uni, — tout porte à croire que la victoire tant attendue récompensera sous peu les efforts de nos représentants.

Les Lyonnais conserveront-ils une année de plus le titre qu'ils ravirent à Bordeaux ?

L'année dernière les matches disputés par les Lyonnais pendant la saison ne pouvaient pas faire présager leur succès final, et Bordeaux était nettement favori. A la surprise générale le F. C. L. domina non seulement en avants (touche et jeu ouvert), mais surtout en demis et trois-quarts. Ce fut une victoire très régulière amenée par un jeu vif et varié. Bavozet, capitaine de l'équipe, est pour beaucoup dans ce succès : joignant à des qualités athlétiques, une grande énergie, il sût donner à son quinze la cohésion et surtout la confiance qui lui manquaient.

Le F. C. L. présentera, cette année, la même équipe, à peu de choses près, avec l'excellent Bressy en trois-quart, ainsi que Denat et Debailleux.

L'international Martin qui formait avec Hubert de l'A. S. F. la meilleure paire de demis de France, sera toujours dans l'équipe ainsi que son ami Mauriat.

Les Lyonnais, encouragés par la sympathie unanime des footballers français, continueront leur travail et nous espérons vivement les voir arriver jusqu'à la finale pour disputer le titre qu'ils obtinrent si glorieusement.

Monopolisant les championnats de France depuis quelques années, le Stade Bordelais Université Club, après une saison magnifique durant laquelle il n'avait remporté que des succès (même sur d'excellentes équipes anglaises), eut la douloureuse surprise de voir le F. C. L. lui faire mordre la poussière dans son dernier, mais hélas ! plus important match.

Pour redevenir champions, il faut que les Bordelais mettent dans leur jeu plus de variété. Le dribbling, surtout conduit par les Laffite, Massé et tutti quanti est chose excellente, mais l'ouverture n'est pas à dédaigner : Lyon en a fait d'ailleurs l'heureuse constatation.

Avec les Leuvielle, Massé, Perrens, Laffite, etc., un club peut prétendre à la victoire. N'oublions pas l'arrière Martin (qu'on dit un peu fantaisiste) mais qui, en tous cas, jouit de moyens exceptionnels.

Hourdebaight et Thil quittent le S. B. U. C. c'est une perte sensible ; mais il se trouve évidemment en équipes inférieures, de jeunes gloires dignes d'être choisies pour la conquête du trophée perdu.

ø ø ø

Le Racing-Club de France eut la satisfaction, l'an dernier, de ravir à son ennemi intime, le Stade Français, le Championnat de Paris : ce ne fut pas sans peine et l'incertitude sur le représentant de la capitale, dans la compétition nationale, régna jusqu'au dernier moment.

Les Lyonnais mirent d'ailleurs knock-out le Racing dans une demi-finale, sans qu'il puisse, en quoi que ce soit, trouver une excuse à cette défaite.

Quelle sera l'équipe bleue et blanche cette année ?... Nous n'en savons rien... et peut-être le Racing ne le sait-il pas lui-même.

Pourtant, on peut assurer que l'excellent Lane sera toujours dans l'équipe, dont il conserve le capitanat. C'est un des meilleurs trois-quarts de France, si ce n'est le meilleur, et il formera avec son compère Burgun une aile qu'il sera bon de marquer de très près.

Parmi les avants, nous citerons Guillemin, et peut-être Boudreaux, qui abandonnerait alors le S. C. U. F.

Je crois qu'il faudra que le R. C. F. suive un entraînement sévère s'il veut être encore cette année champion de Paris.

ø ø ø

De l'avis des compétences, l'équipe du Stade Français était imbattable en fin de saison dernière.

Elle avait subi, dans ses premiers matches, des défaites causées par la difficulté d'exécution de la méthode néo-zélandaise qu'elle pratique. On sait, en effet, qu'il faut à chaque joueur un long entraînement avant de la posséder parfaitement. Lorsque ce but est atteint, la victoire est plus facile et les phases du jeu se déroulent avec une vitesse et une rapidité qui font le ravissement des sportsmen, habi-

Bavozet et Leuvielle.

Bavozet, capitaine de l'équipe Lyonnaise, champion de France de ringby, et Leuvielle, capitaine de Bordeaux.

tués plutôt aux cafouillages du jeu fermé.

Le Stade va encore user de cette méthode et son entraînement sera beaucoup plus rapide, car, à part Archer et peut-être l'excellent Vareilles, l'équipe bleue et rouge ne subira pas de modifications.

Dedet fera admirer son intelligence du jeu, Lesieur sa vitesse... trop grande parfois, car elle l'empêche de raisonner ses actes.

Les avants ont un rôle particulièrement difficile, car à sept, ils doivent annihiler les efforts de leur huit adversaires : Redelsperger et Berneron, ce dernier transfuge du C. A., seront d'une grande utilité dans la mêlée ; Communeau est considéré comme le meilleur avant de France. Il faut citer enfin Legrain et Beaurin, capitaine de l'équipe, aussi dévoué qu'énergique et qui montre, pour l'éducation de son quinze, une ténacité qui mérite d'être récompensée cette année.

Combes est un arrière de tout repos.

ø ø ø

Le Sporting Club Universitaire de France débute bien. Certes, on ne peut tirer des conclusions formelles des victoires qu'il vient de remporter en commencement de saison sur des équipes de valeur, comme celles du R. C. F. et du S. F., de l'A. S. F. et de Vaugirard ; mais on doit pourtant remarquer que son entraînement a été rapide et sa bonne forme vite obtenue.

L'année dernière, nos Universitaires finirent en tête les matches d'aller du Championnat de Paris. Ils ne surent pas conserver cet avantage lors des matches de retour.

Cette défaillance fut attribuée aux nombreux changements que subit son équipe et à l'infériorité de sa ligne de trois quarts.

Or, dans cette ligne, Houblin seul subsiste. Nous verrons figurer à côté de lui Felloneau, Etchegaray, un Basque dont on dit le plus grand bien, enfin Rischman, qui était le meilleur trois-quarts français, il y a quelque dix ans... Il paraîtrait que, tout en n'ayant jamais rejoué depuis, il a pu retrouver son excellente forme, cela demande confirmation...

Nous retiendrons en avant Laffite et Moure, et l'énergique Cadenat qui sera capitaine.

L'excellent Theuriet jouera demi.

Nous n'aimons pas faire de pronostics en commencement de saison, mais il nous semble que si le S. C. U. F. veut, à son ardeur, joindre un peu de tactique dans ses attaques, il doit être champion de Paris.

Le Stade Nantais Université Club était une équipe quelconque il y a deux ans, redoutable déjà l'annnée dernière : c'est l'outsider du Championnat de France 1910-1911.

Ces progrès rapides sont évidemment dus pour une grande part à Laporte qui, à Nantes, comme antérieurement à Bordeaux, occupe le poste de capitaine dans lequel il excelle.

Il a pu s'assurer de la collaboration de ses anciens co-équipiers : Lacassagne et Hourdebaight, assez connus pour que nous n'en parlions pas ici.

L'Anglais Griffiths emmènera la ligne de trois-quarts qui, bien soutenue par Aubry, l'ancien arrière de l'A. S. F. et du R. C. F., pourra agir en toute sécurité.

Pour terminer enfin, l'extraordinaire Percy Bush, le meilleur demi gallois, sera souvent, pour les Nantais, l'artisan de la victoire.

Avec de telles personnalités, Nantes doit arriver à la finale.

Une mention spéciale doit être faite au Rugby Club de Compiègne.

C'est le team vite et scientifique par excellence, manquant malheureusement de poids, ce qui l'empêche de tenir le premier rang.

Compiègne n'a succombé que par un essai dans la demi-finale contre le F. C. de Lyon, champion de France.

Cette équipe, ne subissant aucun changement, fera encore parler d'elle cette année.

Le Stadoceste Tarbais a battu le Stade Toulousain dans la demi-finale du Championnat des Pyrénées.

Il possède deux joueurs de classe en la personne de l'arrière Caujolles et du demi Laterrade, nouvellement promu international, la saison dernière.

Le Stade Toulousain fut moins brillant qu'il y a deux ans. L'équipe est vigoureuse et vite, mais elle semble ignorer toute combinaison.

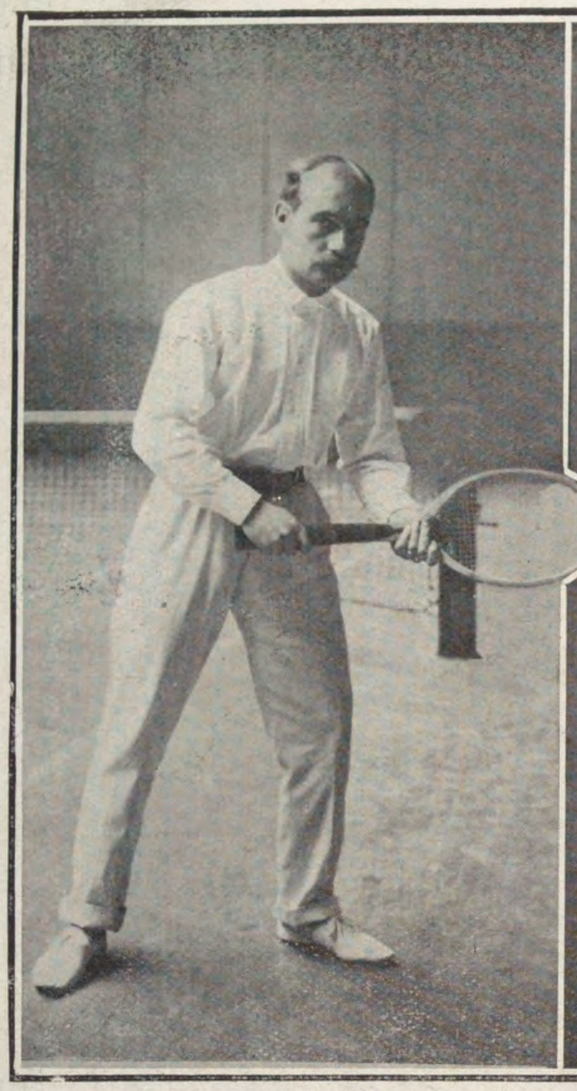
Nous savons qu'elle peut faire bien, c'est pourquoi nous lui conseillons de travailler sérieusement si elle veut mettre en échec son rival, le S. B. U. C.

Nous terminerons cet examen en signalant l'ascension en première série de la région de Paris du Sporting Club de Vaugirard, qui prit la place de l'Association Sportive Française, reléguée en deuxième série de la région de Paris. Le grave accident arrivé à Hubert est une des causes de cette déchéance, mais qu'il nous soit permis d'espérer que cette Société parvienne à reprendre cette année la place qu'elle n'aurait jamais dû quitter.

D'autres équipes, telles que, par exemple : le Club Athlétique Périgourdin, le Havre Athletic Club, le Cercle Amical de la Rochelle, l'Aviron Bayonnais, Rochefort, Le Mans, Brives, Chartres, Evreux, ainsi même que quelques équipes militaires possèdent également des joueurs de classe, qui, nous l'espérons, feront parler d'eux.

ANDRÉ GLARNER.

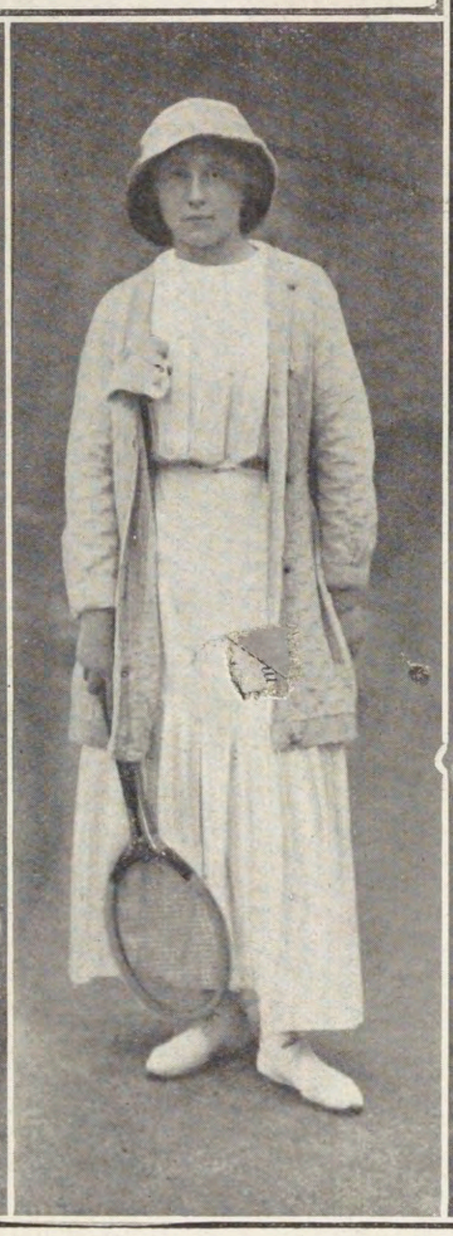
LE TOURNOI DE TENNIS



Jousselin.
Jousselin qui se fit remarquer dans le tournoi de Neuilly.

Rahe.
Qui a battu Germot par 3 sets à 1.

Mlle Régnier.
Mlle Régnier, gagnante de la finale dames du tournoi de Neuilly, par 3-6, 6-3, 6-3.



Mlle Broquedis.
Seconde du championnat simple de dames du tournoi de Neuilly, derrière Mlle Régnier.

Germot.
Champion de France de 1910, a succombé devant le jeune Allemand Rahe.

Germot s'est fait battre par l'Allemand Rahe dans la finale du tournoi de Neuilly.

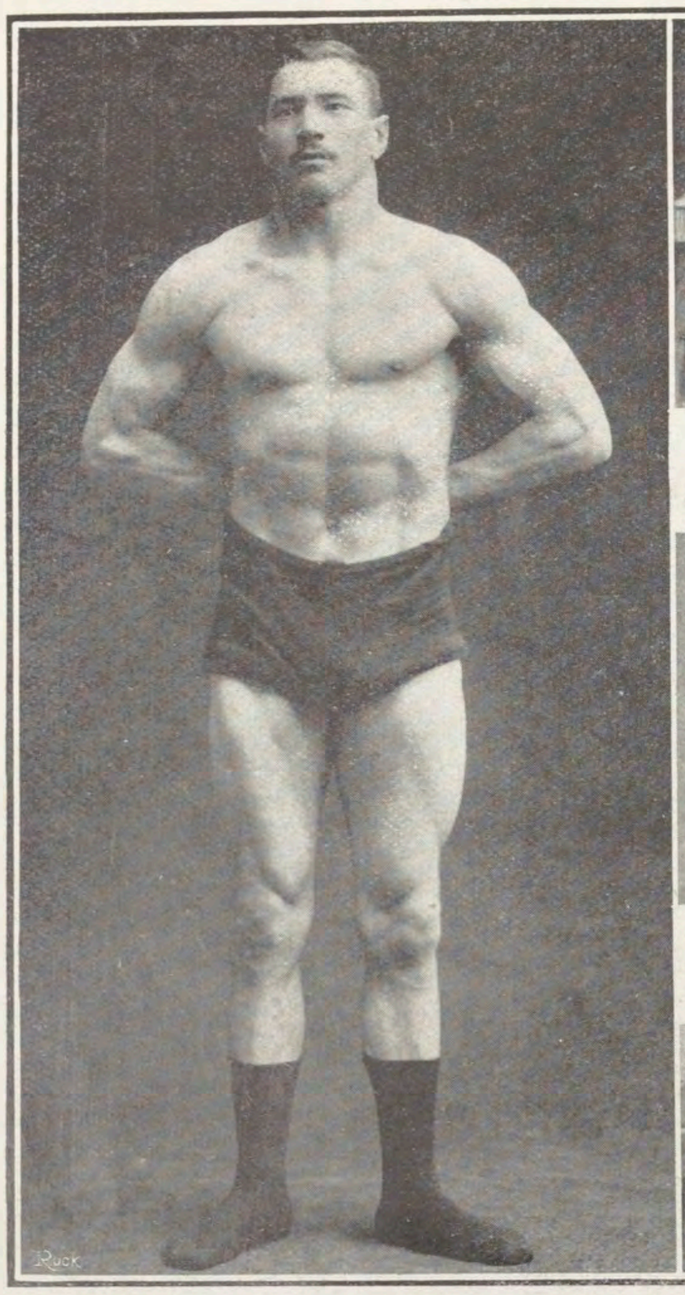
Des joueurs étrangers avaient été annoncés. Des tenniswomen réputées devaient aussi prendre part au tournoi de Neuilly. Hélas! ceux-là venaient en petit nombre, celles-ci se firent attendre. Et toutefois les championnats disputés ces jours derniers furent intéressants.

La grosse surprise de cette série de réunions fut causée par la défaite du Champion de France 1910, Germot, que, par 3 sets à 1, l'Allemand F.-W. Rahe battit avec une relative facilité. Rahe s'était qualifié pour la finale du simple en battant Gobert. Il l'avait fait de telle sorte qu'on escomptait une partie passionnante entre lui et Germot, mais personne ne pouvait penser au résultat qui fut obtenu. Rahe n'avait qu'un passé plutôt maigre et semblait moins habile que notre représentant. Les pronostics qui penchaient en faveur de Germot furent brillamment confirmés lors du premier set qui revint sans difficulté au Français. Celui-ci marquait 6 jeux alors que Rahe n'en comptait qu'un à son actif. Mais l'Allemand se ressaisissait aussitôt et de façon foudroyante revenait sur son adversaire qu'il battait trois fois de suite par 6 à 4. Au début, il n'était pas encore en train, mais dès le second set il prenait un avantage que Germot, s'il avait joué comme il sait jouer, n'aurait pas dû laisser prendre.

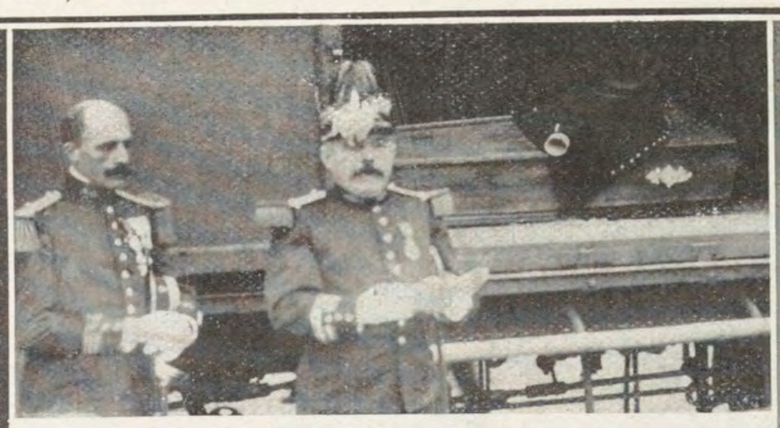
La finale du simple des dames mettait aux prises Mlles Régnier et Broquedis. Le premier set revint à Mlle Broquedis par 3 à 6, le second et le troisième à Mlle Régnier par 6 à 3 les deux fois. La partie fut très intéressante et donna lieu à un jeu des plus fins et des plus plaisants.

A peine ce tournoi était-il terminé qu'un autre commençait sur les courts du Tennis-Club de Paris. Et celui-ci avait l'avantage de compter parmi ses concurrents le fameux Decugis.

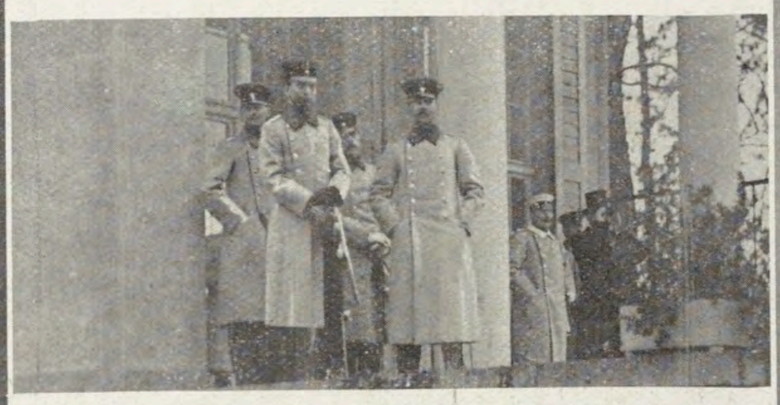
J. B.



Anare Cherpillod, champion du monde 1910, qui, ainsi que son frère, lance un défi à tous les lutteurs en lutte libre.

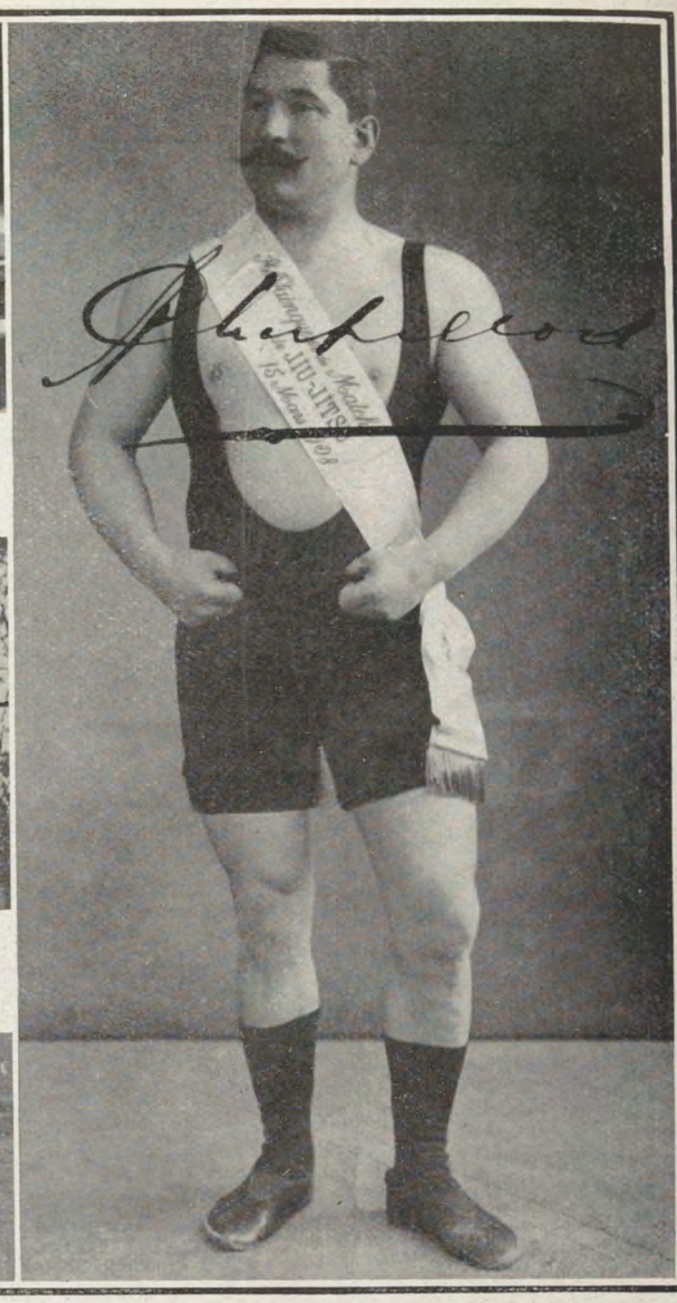


Le colonel Estienne prononce son discours devant le cercueil du capitaine Madiot, à Douai.



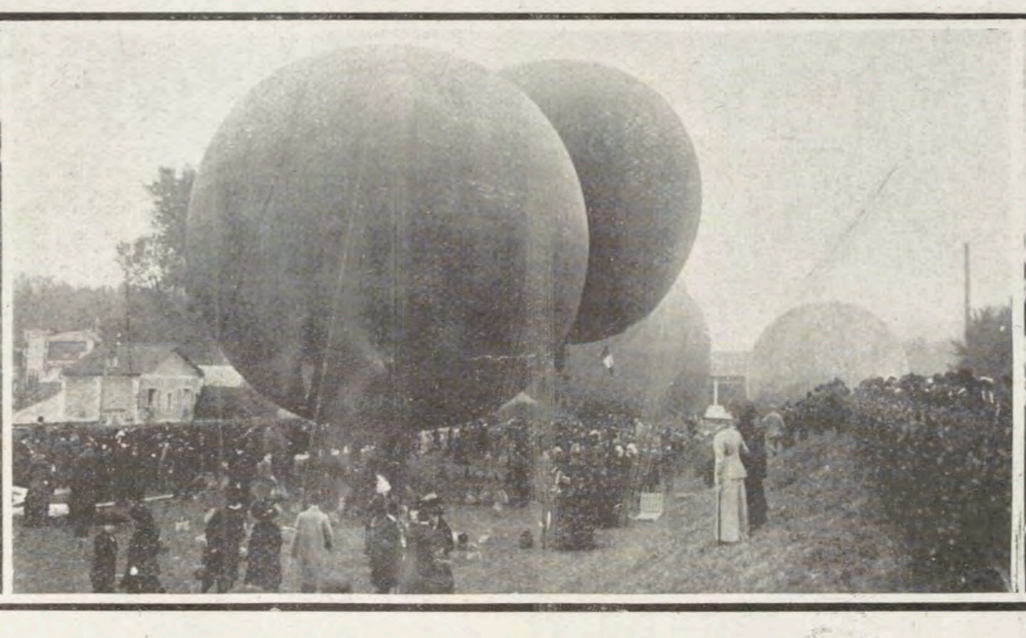
L'empereur Guillaume II dans sa tribune aux courses de Berlin à l'hippodrome de Grunewald.

L'Oppenheim-Memorial (40.000 francs, Grunewald) gagné par Abendluft, au haras de Graditz (Weatherdon).



Armand Cherpillod, champion du monde 1902-03-04, lance un défi à tous les lutteurs en catch as catch can

L'ex-reine Ranavalo visite l'aérodrome de Buc avec M. Robert Esnault-Pelterie.



Le départ du Prix de La Vaulx institué par l'ancien recordman du monde de la distance en sphérique pour fêter la 10e année de son record que vient de battre l'America.

L'aviateur allemand Mente qui vient de se tuer à Magdebourg sur son Wright.

Résultats sportifs du 24 au 30 Octobre

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 28 OCTOBRE. — Etampes. — L'aviateur Tabuteau bat les records du monde de distance et de durée couvrant 465 kil 720 mètres en 6 h. 1 m. 35 s.; il devient détenteur provisoire de la coupe Michelin.

VENDREDI 28 OCTOBRE. — Bruxelles. — Michel Mahieu tente, avec son passager de Manthé, le raid aérien Paris-Bruxelles-Paris, il atterrit à Braine-le-Comte à 30 kilomètres de Bruxelles.

SAMEDI 29 OCTOBRE — New-York. — Graham White (Anglais) gagne la coupe Gordon-Bennett d'Aviation, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 1 m. 4 s.; derrière lui se classe Ogilvie, en 2 h. 6 m. 36 s.

ATHLÉTISME

VENDREDI 28 OCTOBRE. — Boxe. — National Boxing-Club. — Marcel Moreau bat Battling-Lacroix au 7e round; Grégoire et Brochet font match nul.

SAMEDI 29 OCTOBRE. — Boxe. — Wonderland. — Max Robert bat Willie Metz par knock-out au 3e round; Eustache bat Young Daniels, qui abandonne au 4e round.

SAMEDI 29 OCTOBRE. — Hockey. — L'équipe du London Hospital et celle du Racing-Club de France font match nul.

CYCLISME

DIMANCHE 30 OCTOBRE. — Vélodrome d'Hiver. — *Grand Prix de Vitesse.* — Les séries sont gagnées par Doerflinger, Comès, Shilling, Friol, Dupuy, Ellegaard, Polledri et Dupré.

Prix Elkes (derrière motos). — 1re manche (10 kilomètres) : 1. Walthour, en 8 m. 23 s. 1/5; 2. Darragon, à 2 tours 1/2.

2e manche (15 kilomètres). — 1. Walthour, en 12 m. 54 s. 2/5; 2. Darragon, a 8 tours 1/2.

HIPPISME

JEUDI 27 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix Salverte* (4.000 mètres, 12.000 francs) : 1. Basse-Pointe, à M. E. de Saint-Mary (O. Neill); 2. Melbourne; 3 Chamœrops. — P. M. : gag., 21 francs; pl., 11 fr. 50, 13 francs. — *Prix de Condé* (2 000 mètres, 15.000 francs) : 1. Made in England, à M. R. Levylier (A. Woodland); 2. Rioumajou; 3. Clara II. — P. M. : gag., 22 fr. 50; pl., 15 fr. 50, 18 francs.

SAMEDI 29 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix Congress* (Steeple Chase, 3 100 mètres, 35 000 francs) : 1. Milo, à M. Emile Berthel (R. Sauval); 2 Hopper; 3. Alavika. — P. M. : gag., 43 franes; pl., 20 fr. 50, 28 fr. 50, 138 fr. 50.

Prix Little Duck (Haies, handicap, 2.800 mètres, 4.000 francs): 1. Sapientia, à M. E. Berthel (R. Sauval); 2. Sophora; 3. Bonnelles. — P. M. : gag., 99 fr. 50; pl., 44 fr. 50, 20 fr. 50, 19 francs.

DIMANCHE 30 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix de Saint-Firmin* (1.100 mètres, 15.000 francs). — 1. Bay Cherry, au baron E. de Rothschild (M. Henry); 2. Maxime; 3. Vieux Normand. — P. M. : gag., 70 francs; pl., 27 fr. 50, 36 francs, 24 francs.

Handicap limité (2.400 mètres, 20.000 francs). — 1. Le Platine, à M. Obry-Rœderer (Curry); 2. Linois; 3. Kildare II. P. M. : gag., 61 francs; pl., 25 francs, 45 francs, 47 francs.

Prix du Pin (3.000 mètres, 15.000 mètres). — 1. Ronde de Nuit, à M. de Brémond (M. Henry); 2. Dor; 3. Rose de Flandre. — P. M. : gag., 18 fr. 50; pl., 14 francs, 18 francs.

UN FAUX BRUIT

Pour couper les ailes à un canard qui a l'air de vouloir voler encore mieux que son monoplan, M. Deperdussin nous fait savoir qu'il est le seul constructeur de ses appareils dans ses ateliers de Courcy, près de Reims, et qu'il ne demande à d'autres constructeurs que les moteurs d'aviation.

LES ENGLISH WANDERERS A PARIS

L'ÉTOILE DES DEUX LACS CONTRE LES ENGLISH WANDERERS

Dimanche dernier, au vélodrome du Parc des Princes, malgré le temps maussade, un public relativement nombreux assistait au match d'association qui mettait aux prises l'Etoile des Deux Lacs et les English Wanderers. Ce sont les Anglais qui ont triomphé, par 12 buts à 0, avec la plus grande facilité des Français qui ont pourtant joué d'une façon très honorable.

UN MATCH INTERNATIONAL DE HOCKEY

LE R. C. F. FAIT MATCH NUL AVEC LE LONDON HOSPITAL

Le 29 octobre, au Stade de Colombes, le R. C. F. rencontrait l'équipe du London Hospital. Le terrain, qui n'est pas assez roulé, empêcha les teams de montrer leur science. Les Racingmen marquèrent un but non accordé; cette décision leur coûta la partie, qui se termina par un match nul.

LA DERNIÈRE DE LONGCHAMP

L'hippodrome de Longchamp a clos ses portes par une journée triste qui vit la victoire de Bay Cherry et de Le Platine.

Le Prix de Flore (2.100 mètres, 25.000 francs), Maisons-Laffitte, 28 octobre.

En face, Sukey et Passe Rose menaient. A l'entrée de la ligne droite, La Française se dégageait et l'emportait de 2 longueurs et demie sur Magali bien venue sur la fin.

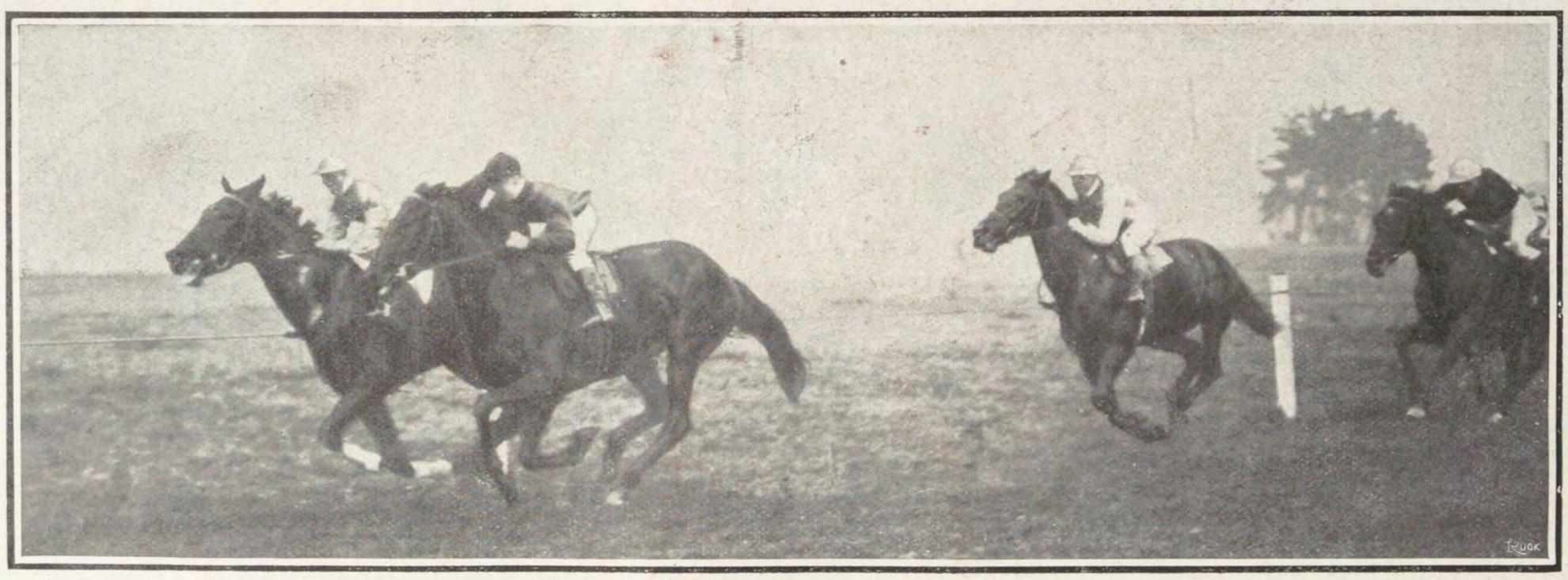
La curiosité qui s'est si longtemps attachée au Prix Saint-Firmin semble avoir sensiblement diminué. Quelques-uns des vaincus de dimanche, Philippe III, Vieux Normand ou Ave Cesar par exemple, prendront-ils l'an prochain leur revanche sur Bay Cherry? Ave Cesar s'est montré trop inférieur à sa réputation pour être condamné sur une première tentative. On peut espérer que Philippe III qui a très bien figuré jusqu'aux deux cents derniers mètres, se comportera mieux encore par la suite. Vieux Normand, sans approcher jamais son camarade Faucheur, sera vraisemblablement un animal utile. Mais le gagnant Bay Cherry qui les a tous dominés d'un bout à l'autre et battus très facilement, est aussi, malgré certaines défectuosités, le plus plaisant du lot, et on n'aperçoit actuellement aucune raison sérieuse pour croire que la supériorité qu'il a montrée ne se maintienne pas dans l'avenir.

Le Platine a remporté dans le Handicap Limité, un succès aussi brillant que fructueux. Sa très sérieuse qualité, ses efforts répétés et malheureux méritaient une récompense. Cadet Roussel III a mal couru.

STUART.

Arrivée du Prix Saint-Firmin 1.100 mètres, 15.000 francs, Longchamp, 30 octobre).

Parti en tête Bay Cherry a constamment dominé la situation et n'a eu aucune peine à repousser les attaques de Maxime, second à trois longueurs.



M'Amour Le Platine Carlopolis Cadet Roussel III Kildare II

Le Handicap Limité (2.400 mètres, 20.000 francs), Longchamp, 30 octobre.

M'Amour menait le train jusqu'à l'entrée de la ligne droite devant Le Platine qui alors dépassait le leader pour l'emporter avec la plus grande facilité devant Linois, second à trois longueurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.